

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

CONFERENCIA OFICIAL

SOBRE

CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

El Sr. Ministro de Fomento: Señores, y quisiera decir amigos y aun compañeros: Todo saludo oficial generalmente es algo ceremonioso y frío; yo, al saludaros, quiero poner en mi salutación al propio tiempo que toda la sencillez de mi espíritu, toda la efusión y todo el cariño que me merecéis, porque habéis trabajado mucho al lado de mi modestísima personalidad en la política, me habéis ayudado mucho y, además, de aquí en adelante lo espero todo de vosotros.

De ahí que mi saludo, señores, sea verdaderamente efusivo y cálido. Habéis hecho mucho por mí; lo espero todo de vosotros.

Habéis venido, señores, para un asunto del mayor interés en relación con las obras públicas: los caminos vecinales. Estamos absolutamente faltos de ellos.

Tenemos una diferencia extraordinaria en vías de comunicación con los pueblos más adelantados y más cultos; contamos con igual número de carreteras, acaso más que Francia; pero en cambio tenemos tan sólo 16.000 kilómetros de caminos vecinales, cuando dispone Francia de 600.000. Era una absoluta necesidad el acudir á crear estas pequeñas vías de comunicación, pero hay que hacerlo en unas condiciones de mayor dificultad para vosotros. ¿Por qué? Porque se trata de reñir la primera escaramuza para concluir con el atraso en que España viene en relación con estos asuntos; es el primer crédito extraordinario que se vota para obras públicas los 50 millones de pesetas para caminos vecinales. Al reuniros aquí, según mis noticias, que no me sorprende, habéis resuelto muchas dudas, habéis contribuido á perfeccionar procedimientos que son absolutamente indispensables, habéis hecho mucho; pero al volver á vuestras Jefaturas de provincias tenéis que hacer aún más, porque en un plazo perentorio, muy breve, tenéis que formar los proyectos, tenéis que hacerlos en condiciones de firmeza y al propio tiempo con una rapidez extraordinaria; y ¿por qué? Porque necesitamos invertir, en lo que resta de presupuesto, una cantidad considerable, y necesitamos invertirla bien. ¿Por qué hay necesidad de invertirla pronto? Porque de lo contrario, la Hacienda pública recogería la parte que no se llevara á la tierra y que los Ingenieros no acertaran á emplear, y esa parte del crédito no volvería á obras públicas para disponer de ella.

Ahora bien: claro es que esto hay que hacerlo en condiciones de firmeza y de seguridad de estudio que nadie pueda combatir ni atacar: de ahí la dificultad que para vosotros tiene este trabajo.

Pero es este un problema que se relaciona íntimamente con la política en su más alto concepto, tal cual yo la concibo; política es lo que vamos á realizar, política sana, á mi juicio, política hermosa, porque á la política se debe el haber podido obtener esos 50 millones de pesetas; no sale de otro sitio sino de la política y, sin embargo, si vosotros lo empleáis bien, ¡ah! entonces, Sres. Ingenieros, yo tengo la absoluta certeza, no pudiendo hacer otra aportación de técnico que el conocimiento de la política y el de la opinión, si vosotros acertáis, si vosotros empleáis acertadamente, como espero, esos millones de pesetas, entonces será fácil el obtener recursos para los riegos, para ferrocarriles secundarios, para todo cuanto necesitamos hoy en condiciones absolutamente imprescindibles, es decir, con una perentoriedad grande, extraordinaria. De ahí que yo crea que lo que tenéis que realizar ahora es obra importantísima, porque es menester obtener, dentro de un plazo muy breve, la posibilidad de inversión de esos millones de pesetas. Yo estoy cierto de que vosotros, que tenéis estudiado este punto, que en estos días habéis trabajado de nuevo acerca de él, habréis de encontrar los sistemas, los métodos, los procedimientos para llegar al fin que todos no proponemos.

No he de insistir, porque bien lo sabéis y bien se os alcanza, toda la importancia que esto tiene para la política y el problema de las obras públicas en España.

Os decía que es la primera escaramuza, que es el primer combate y ya se dijo por alguien de notoria autoridad en todo cuanto á la guerra se refiere, ya se dijo por Julio César *qui prius vinit fortuna affirmavit*, y también se ha dicho por algún refrán de Sancho Panza que «el que da primero da dos veces». Se trata, pues, viniendo de un salto desde Julio César hasta Sancho Panza, se trata de que busquemos un camino práctico, eminentemente práctico para dotar á España en un breve plazo del número de caminos vecinales que puedan construirse con los recursos de 50 millones de pesetas. Ellos, si vosotros acertáis, y yo estoy cierto de que lo habéis de lograr, ellos son los heraldos de todo lo que se ha de obtener en pro y en beneficio de las obras públicas.

Y ahora, Sres. Ingenieros, yo que sólo me hubiera ocupado de esta importantísima cuestión, tengo que hablaros de otro problema no menos importante ciertamente, como vosotros sabéis, y es el que hace referencia á la conservación de las carreteras.

Nosotros tenemos la necesidad de construir esas pequeñas y modestas vías de comunicación que se llaman caminos vecinales,

pero el Estado español ha dedicado una cantidad muy considerable, no inferior á 1.300 ó 1.400 millones, á la construcción de sus actuales carreteras. Y ¿qué voy á deciros que vosotros no tenéis incluso olvidado de puro sabido? La situación actual es de tal naturaleza, que hay provincia, como la de Valladolid, donde oficialmente se interrumpe el tránsito por el mal estado de las carreteras, y se coloca un cartelón que así lo dice, y provincia como la de Granada, donde hay caminos que no ya sólo no son útiles para el automovilismo moderno y para el tránsito de los carruajes, sino que no sirven aquellas vías de comunicación para las necesidades de la producción agrícola: los carros que transportan la remolacha tienen que dejar la carretera, tienen que ir á campo traviesa para solventar las dificultades que las carreteras les oponen. La situación es de tal naturaleza, que pudiera ocurrir que el caso de Granada, Valladolid y Jaén se repitiera en otras provincias, interrumpiéndose el tránsito en las ya construidas. Necesitáis consagrar á este importantísimo problema toda vuestra actividad y todo vuestro celo: el problema sería relativamente fácil en otro país, porque ¿qué es lo que ha ocurrido en España? Que el año 83 contábamos con 23.000 kilómetros de carreteras, y teníamos 24 millones para su conservación, y que hoy tenemos 44.000 kilómetros de carretera, y tenemos 20 millones para su conservación, es decir, que á doble número de kilómetros de carretera, inferior cantidad de consignación en el presupuesto para conservarlas.

Claro es que frente á este absurdo, yo habré de llevar un cierto alivio al próximo presupuesto. Yo, cercenándolo de donde fuere y como fuere, porque necesito hacer un presupuesto idéntico en su estructura y en su importancia económica al anterior, yo, cercenándolo de donde pueda, habré de llevar una mayor consignación á la conservación de carreteras. Todo esto en cuanto al presupuesto, aparte, naturalmente, de la consignación de gastos extraordinarios que asciende á 300 millones de pesetas, que he solicitado del Parlamento y que habré de mantener en todo instante, y como sabéis, no hace muchos días ha ratificado el Gobierno, constituyendo para mí una extraordinaria satisfacción el propósito resuelto y decidido de mantenerlos en toda su integridad y de someter á discusión, desde el primer día, todos estos proyectos y planes.

Pero aparte de esta concesión, notoriamente extraordinaria (muy pequeña, á juicio mío, en relación con lo que hace falta, pero muy grande dada la penuria del Estado) para este primer impulso de las obras públicas, aparte de todo esto, yo he de proponer en el presupuesto ordinario una consignación conveniente para la conservación de carreteras.

Pero el asunto, repito, fuera llano si este asunto de consignación pudiera representar algo análogo á lo que se invierte en la conservación de carreteras en Francia, en Alemania ó en Inglaterra, esto es si *mutatis mutanda*, yo pudiera llevar por kilómetro para conservar las carreteras alrededor de 1.000 pesetas. Entonces, ya sé yo que al cabo de dos ó tres años, cada uno de vosotros, con relación á vuestras respectivas provincias, me dirías ó diríais al que fuera entonces Ministro de Fomento: «Ya están arregladas las carreteras, las carreteras se conservan bien»; pero ello implicaría un aumento en el presupuesto ordinario de 46 á 50 millones de pesetas, y ya sé yo que eso es absolutamente imposible obtenerlo hoy, porque tendríamos que diferir y retrasar todo lo que supone esfuerzos nuevos, adelantos, conquistas del porvenir, en una palabra.

No podemos hacer eso; podemos llevar una cantidad de aumentos limitada y exigua en relación con lo que yo quisiera. Y ya que no podemos disponer de todos los recursos necesarios tenemos que suplir estas deficiencias económicas con vuestro esfuerzo,

con vuestro ingenio, con vuestro celo, con vuestro trabajo. Hay que defenderse y defendiéndose, yo creo que con lo que actualmente se destina á la conservación de carreteras, añadiendo el aumento de que acabo de hablaros, y sumando á todo esto una mejor utilización de estos pobres recursos, una utilización por virtud de la cual obtengamos el máximo de rendimiento, se podrá mejorar la situación actual de nuestras vías de comunicación.

Nos encontramos con las dificultades que acabo de apuntar. Yo llevaré ese aumento de la consignación hasta donde pueda. ¿Qué resta por hacer para ver de utilizarlo del mejor modo posible?

Surgen aquí infinidad de problemas bien conocidos por vosotros.

Primero: ¿Es que los dos capítulos, los dos conceptos distintos de reparación y conservación no son en definitiva una misma cosa? ¿A qué tiende la reparación y á qué la conservación? A que por encima de las carreteras pueda ir el automóvil, el carruaje, el carro de transporte. Luego lo que gastamos, lleve uno ú otro título, tiene el propio significado, el mismo objetivo, idéntico móvil. De suerte que aquí, en el Ministerio, importa reunir estos dos conceptos para ver de utilizarlos en el mejor provecho de las carreteras.

Surge luego otro problema en el que de fijo habréis pensado muchas veces: el peón caminero. Yo, con algunos compañeros vuestros que me honran con su amistad, he departido muy á menudo acerca de este extremo. Yo, unas veces con móviles electorales y otras por mi afición á la caza, he ido mucho por esas carreteras de Dios y de los españoles, y la verdad, no os puede sorprender mi observación: no siempre se encuentra al peón caminero trabajando, haciendo algo; las más de las veces, según frase de un compañero vuestro, *rasca* las cunetas, yo diría más bien que las hace cosquillas con el azadón. Por lo general, el peón caminero hace poco, es el suyo un trabajo poco vigilado, que, á juicio mío, no rinde el provecho que debiera.

Este es un problema enlazado naturalmente con la política general, sobre el cual os invito á discurrir. Claro es que no cabe suprimir de golpe al peón caminero, pero quizás quepa pensar en su amortización, y entonces el dinero, que como sabéis, es mucho, que existe en el presupuesto para esta atención, pudiera destinarse á unas brigadas de obreros que reparasen con mayor eficacia las carreteras y que contribuyeran en las épocas más adecuadas, más oportunas del año á su conservación.

Pero en el supuesto de que vosotros, en vuestro juicio, os pronunciárais por la amortización del peón caminero y que el Gobierno pudiera ir á ella, tendría que pasar un lapso de tiempo muy grande hasta que se obtuviera esa amortización, y entretanto creo yo que surge aquí una segunda cuestión y es la de procurar que el trabajo del peón caminero, amortícese ó no, sea de aquí en adelante más útil y más provechoso.

Hay el problema de que siendo deficiente la consignación, lo mismo para reparaciones que para conservaciones, para mí el propio concepto—y en esto no puede haber culpabilidad ninguna para los Ingenieros, si la hubiera, realmente reside en los políticos—, se distrae una parte de esta consignación en alquitranados, que algunas veces tienen algo de lujosos, y en el adoquinado de las travesías muy útil para el auge y la ventaja electoral del candidato, pero no tan útil, en realidad, para el Presupuesto.

¿Es que no cabría, en relación con este aspecto, llevar el propio principio, que creo ya hemos llevado al país en relación con los caminos vecinales, de solicitar de aquellos Municipios que quieran adoquinado en las travesías una parte del gasto y coste, con lo cual, de un lado, restringiríamos las solicitudes, y de otro

haríamos una aportación de recursos comarcales que no son absolutamente inútiles para un estado como el nuestro?

¿Qué deciros, señores, de las llantas de los carros, que sabéis que en Alemania y Francia no se permiten esas verdaderas cuchillas de las carreteras, de esos carros de dos ruedas que van abriendo un surco en cada camino?

Es menester que haya una reglamentación. Yo creo que existe; pero ella está tan olvidada que no estaría demás que vosotros, conocedores de esta grande necesidad en relación con la conservación de las carreteras, hiciérais una moción, os pronunciárais, como creo yo que es necesario, en el sentido de recordar, reavivar estas disposiciones de suerte que tengan esas eficacias que hasta aquí no han tenido.

Ya sé yo que no puede ocultarse que es un problema difícil, que no se puede de golpe cambiar esos carros, porque resulta que hay gentes de poco capital que lo tienen invertido todo, como medio de vida, en estos carros, y no disponen de otros recursos para sustituirlos, pero si nunca nos acordamos de este problema, jamás se resolverá esta cuestión, y seguirán esas cuchillas de las carreteras dificultando la labor vuestra para conservarlas.

Hay, en fin, multitud de problemas y de datos en relación con esta principalísima cuestión de la conservación de las carreteras, y en la tarde de ayer, un compañero vuestro, y muy amigo mío, el Sr. Nicolau, me entregó, y yo hice imprimir, algo así que pudiéramos llamar como un Cuestionario en relación con estos asuntos.

Y aquí vienen puntualizadas todas estas cuestiones con la concisión que soléis hacerlo los Ingenieros. Aquí vienen puntualizados una porción de problemas dentro de esto que es magno para todos, que yo ruego los examinéis, porque, importando tanto, como os he dicho al comienzo de mis palabras, lo referente a caminos vecinales, primera batalla que vamos a reñir contra el atraso de España en relación con este asunto, ¿quién duda que también es un problema magno este de la conservación de las carreteras; este de la utilización del capital extraordinario que el Estado español consagra á sus vías de comunicación?

De suerte, pues, que llamando vuestra atención acerca de estos dos problemas, yo quiero someter á vuestro análisis y á vuestra consideración la ponencia que formulara el Sr. Nicolau, que creo que se os ha repartido á todos para que tuviérais conocimiento de esta cuestión (1).

(1) Ponencia del Sr. Nicolau:

Medios para afrontar la actual crisis de la conservación de nuestras carreteras.

A.—AUMENTO DE RECURSOS

1. Aumento de la consignación que figura en presupuestos para el gasto anual.
2. Participación obligatoria de los Municipios en los gastos de empedrados ó adoquinados y alquitranados que se realicen en sus travesías, según una proporción variable entre el 20 y el 60 por 100, con arreglo al número de habitantes de la población.

B.—REDUCCIONES DIRECTAS EN GASTOS

- Encargar á los Municipios la conservación de las travesías por el caso ó motivo principal de poblaciones de más de 10.000 habitantes.
- Amortización del personal de peones camineros á medida que se produzcan vacantes. (Este punto debe relacionarse con otros que tratan del régimen que debe adoptarse para llevar á cabo los trabajos de conservación y vigilancia de las carreteras.)
- Prohibición de emprender empedrados, adoquinados, alquitranados y otros trabajos análogos en travesías de poblaciones, sin que éstas lo realicen por su cuenta ó contribuyan oportunamente en la proporción que fija el punto 2.
- Prohibición de ejecutar trabajos que no tengan por objeto la conservación del firme ó de las partes integrantes de la carretera, con exclusión de aceras, rampas y caminos afluentes y cualquiera otra obra que no sea indispensable para el tránsito ó subsistencia de las carreteras.
- Prohibición de todo gasto que no sea exigido para la conservación de la carretera ó que de ella sea consecuencia inmediata, aun cuando pueda estar autorizado por las disposiciones actuales.
- Prohibición de establecer asfaltados. (La experiencia demuestra que dan muy mal resultado cuando el tráfico es fuerte; no son necesarios para la calidad cuando el tráfico es moderado.)
- Reducción de las plantaciones de arbolado y limitación á los tramos en

Ahora resta establecer algo así como un brevísimo reglamento, como una cuestión de procedimiento para la labor de hoy, que es seguramente de gran interés. Si nosotros, y fuera bien raro que tal ocurriera, si nosotros hiciéramos de esta reunión un congresillo, yo creo que haríamos labor poco práctica y poco en consonancia con los sistemas que generalmente adoptáis vosotros los Ingenieros; yo creo que si nos consagramos todos, como vul-

que pueda ser más conveniente, interin no se disponga de mayores consignaciones. Esta reducción se hará principalmente en los gastos de establecimiento de nuevos viveros y, mientras se pueda, en los de conservación de los actuales.

C.—REDUCCIONES INDIRECTAS EN GASTOS

- Limitación de los empedrados y adoquinados á los tramos de un tráfico excepcional, en que su empleo pueda producir economía.
- Limitación de los alquitranados á los trayectos en que lo exijan imperiosamente las condiciones especiales del tráfico y la baratura del alquitran permitiendo lograr una economía ó ventajas equivalentes al gasto.
- Ensayos de trabajos de conservación (empleo de piedra, consolidación de recargos, etc.) por medio de destajos concertados con cuadrillas de trabajadores y destajistas.
- Acopio de piedra por medio de pequeños destajos celebrados oportunamente y compras directas en aquellos casos especiales en que por este medio pueda adquirirse aquel material más económicamente que con las subastas ordinarias. (El procedimiento, en bastantes casos, podría ser análogo al empleado por algunas Compañías de ferrocarriles para adquirir traviesas; se admiten éstas, á precios fijados de antemano por la Compañía, en todos los puntos de la línea en que son necesarias, por partidas grandes ó pequeñas, hasta completar la cantidad requerida.)
- Realización de los trabajos de conservación, mientras sea posible, en las épocas en que se reducen ó cesan las faenas agrícolas. (Requiero esto que se libren fondos en los primeros meses del año.)
- Estímulos y procedimientos que deben emplearse para que interin subsistan los peones camineros rindan en todas partes, con arreglo á su edad y condiciones, el efecto útil debido. (Entre otros, prescribe que se dediquen á los trabajos siguientes cuando no se ocupen en el empleo de piedra y hacheos: machaqueo de piedra acopiada en grueso, acopio de piedra donde sea posible, descantado, barrido, riego, etc.; supresión, en general, de la limpieza de carreteras y paseos mientras no se detengan las aguas con perjuicio del camino; supresión de perfilados, recrecimiento de paseos, etc.; otorgamiento de premios á los peones aplicados.)
- Trabajos de conservación encomendados generalmente á cuadrillas volantes de jornaleros eventuales, bajo la inmediata dirección y vigilancia de capataces de conservación y de sobrestantes. Supresión, mientras sea posible, de jornaleros permanentes y auxiliares, conservando el carácter de eventual á todos los jornaleros que trabajen en la carretera, aun cuando no lo hagan en cuadrilla.

D.—PROCEDIMIENTOS DE CONSERVACIÓN RECOMENDABLES

- Supresión de las reparaciones, incorporando en una partida única la cantidad que anualmente se destina á cada provincia, quedando á cargo de los Jefes su distribución entre las distintas provincias, á fin de atender á las necesidades más apremiantes.
- Distribución entre las distintas provincias del crédito total disponible, deducida una cantidad prudencial, lo más reducida posible, para gastos generales ó imprevistos. (La distribución habrá de procurarse que sea proporcional á lo que se calcule que importaría la reparación de las carreteras de cada provincia y el coste anual de su conservación en buenas condiciones, una vez reparadas.)
- Empleo del rodillo de vapor y medios de facilitarlo. (Entre éstos se encuentran los siguientes: adquisición de nuevos cilindros; empleo de cilindros ligeros para carreteras de terrenos montuosos y para firmes de piedras blandas; nombramiento de maquinista-conductor, que á la vez pueda utilizarse para otras máquinas y en otros trabajos; empleo de carribas, camiones automóviles, furgones, etc.; apertura de pozos, establecimiento de aljibes y charcas donde se carezca de aguas de riego ó otras; ordenación de las carreteras para hacer el empleo de piedra por pequeños ó grandes recargos, etc.)

E.—PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CONSERVACIÓN

- Estudio acerca de la conveniencia de utilizar materiales de gran dureza que por su mayor duración y menor gasto de empleo y consolidación puedan ser de más aplicación económica, aun cuando el coste de su adquisición resulte más alto que el de otros materiales que se empleen. (El estudio comprende: investigación de nuevas canteras, ensayos comparativos, mezclas con otros materiales, cálculo de los transportes por los medios más económicos. Los materiales duros deben, si es posible, consolidarse con rodillos de vapor.)
- Reglamentación del ancho de las llantas de los carros, según el número de ejes y las cargas máximas que puedan admitir.
- Vigilancia de la carretera, encomendada en primer término al capataz, auxiliado, cuando sea preciso, por los jornaleros eventuales que trabajen en la carretera ó que al efecto se tomen comisionados á tal fin por aquél. Contribuirán á la vigilancia otros agentes de la autoridad, el sobrestante, etc. El capataz debe tener bicicleta ó caballería que le permita recorrer con frecuencia su trozo, en el centro del cual debe residir.
- Cuidadosa selección de los nuevos capataces que se nombren mediante concursos de carácter práctico, y limitación de su edad á la de treinta y cinco años. Aumento del jornal de estos capataces con relación á los antiguos. (Los capataces deberán desempeñar provisionalmente su cargo un año ó más, para comprobar que reúnen condiciones.)
- Libramiento oportuno de fondos, sobre todo en los primeros meses del año.
- ¿Convendrá destinar en cada provincia á un Ingeniero sólo al servicio de conservación?
- Ensayo sobre empleo de gravas solas ó mezcladas con otros materiales en los puntos en que existan y no sean utilizadas.
- Supresión de todo gasto, salvo el de vigilancia, en carreteras que tengan poco ó ningún tránsito, haciéndose la conservación por reparaciones generales cuando sea preciso.

garmente se dice, á discursar, realizaremos una labor de muy escasa utilidad; por el contrario, si hay método de análisis ganaremos mucho tiempo.

Aquí tenéis y conocéis la ponencia del Sr. Nicolau; yo creo que los dos ó tres de vosotros que crean que deben mantener esta ponencia, deben exponer las razones que tienen para sostenerla, y aquellos otros que crean que son distintos los procedimientos que deben seguirse ó que se debe aceptar una parte de los consignados en la ponencia, ó modificar algunos en relación con otros aspectos, deben también nombrar uno ó dos de entre ellos que mantengan sus puntos de vista, en una palabra, buscar medios prácticos para llegar á una conclusión, porque hay que tener en cuenta que aquí estáis reunidos los que dirigís las obras públicas en España, y no estaría bien que aun después de haberos ocupado de un asunto tan magno, tan importante como los caminos vecinales, os fuérais á vuestras Jefaturas sin que hubiéramos consagrado una sesión á un aspecto tan importante, tan interesante como la conservación de carreteras.

Notad, señores, que todos los españoles ven si las carreteras están en buen estado; otra clase de obras, con ser importantes para la ingeniería, las ven, las observan un número limitado de ciudadanos; pero las carreteras las ve todo el mundo. El asunto técnicamente considerado parece de muy poca importancia. ¿Qué va á hacer un Ingeniero en una carretera? Arreglar lo que se refiere á las llantas de los carros, resolver el problema del peón caminero, que la piedra se eche á su hora, que la piedra se adquiera en condiciones, de que el cilindro compresor sea lo que debe ser; en definitiva, técnicamente no ofrece dificultad y, sin embargo, es de una importancia excepcional.

Yo quisiera, pues, señores, que en la tarde de hoy, y con esta ponencia del Sr. Nicolau, lleváramos la discusión y el debate de tal forma, que pudiéramos llegar á conclusiones que, repito, para mí han de ser utilísimas.

Y dicho esto, yo no quiero cesar en el uso de la palabra sin deciros que estas dos cuestiones de las nuevas vías de los caminos vecinales y de la conservación de carreteras son para mí, acaso esté equivocado, la expresión de lo mucho que puede realizarse en favor de las obras públicas en España, porque, como os he indicado antes, si los Ingenieros aciertan, y de los Ingenieros depende ahora acertar en el asunto de los caminos vecinales, será tarea llana y sencilla para la política la de obtener los recursos que son menester para los puertos, para los riegos, para los ferrocarriles secundarios, en una palabra, Sres. Ingenieros, para todo lo que en relación con las obras públicas puede contribuir en unión de aquel Ministerio hermano y vecino, en unión de la enseñanza, á que España se coloque en aquel plano de igualdad de las naciones europeas, cultas, progresivas que es, estoy cierto, lo que vosotros deseáis, como lo deseamos nosotros. (*Muy bien, muy bien.*)

Y nada más, señores. Ahora, si vosotros creéis que tenéis algo que decirme referente á caminos vecinales, por más que de ello y de vuestras deliberaciones estoy informado, lo oiré con mucho gusto; si creéis que desde luego debemos pasar á la ponencia del Sr. Nicolau en relación con la conservación de carreteras, para una y otra cuestión, como para todas, estoy absolutamente á vuestra disposición.

No dispongo, y bien lo lamento, de todo el tiempo que yo quisiera para estar hoy con vosotros, porque á las cinco y media está convocado el Consejo de Ministros y tengo que ausentarme. Aquí queda el Director de Obras públicas, nuestro amigo don Luis de Armiñán, ante el cual podréis continuar vuestra deliberación. Yo volveré tan pronto como termine el Consejo de Ministros para recoger las conclusiones que hayáis formulado, medi-

tarlas y tratar de llevarlas á la práctica en el plazo más breve posible y de la manera más útil á los intereses á que antes he hecho referencia.

Y nada más, señores. Ahora ustedes me dirán.

Me parece que el Sr. Spiteri tendrá algo que decirnos.

El Sr. Spiteri: La indicación del Sr. Ministro constituye para mí un mandato difícil de cumplir, porque no estoy en condiciones de corresponder á lo que él deseara de mí; pero, en fin, puesto que á mí se dirige, seré el primero que rompa el hielo y os haga algunas consideraciones acerca de la ponencia que ha presentado mi querido amigo y compañero de promoción, *mon premier*, como dicen los franceses, D. José Nicolau.

El primer punto A contiene dos extremos:

«1.º Aumento de la consignación que figura en presupuestos para el gasto anual de carreteras.

2.º Participación obligatoria de los Municipios en los gastos de empedrados ó adoquinados y alquitranados que se realicen en sus travesías, según una proporción variable entre el 20 y el 60 por 100, con arreglo al número de habitantes de la población.»

Respecto del primer punto he de decir que, según el Sr. Ministro con su gran autoridad acaba de manifestar, es imposible conservar las carreteras en España con la consignación que existe para ello. Todos tenemos la convicción plena, absoluta, de que es insuficiente la consignación que hay en España para conservación de carreteras. Hay carreteras difíciles de conservar por las condiciones topográficas ó climatológicas de la provincia en que están enclavadas, y esas no están conservadas, caminando á su destrucción.

De manera que, como conclusión respecto al primer punto, creo que lo que debe proponerse es el mayor aumento posible de consignación.

El segundo punto del referido apartado A, trata de la «participación obligatoria de los Municipios en los gastos de empedrados ó adoquinados y alquitranados que se realicen en sus travesías, según una proporción variable entre el 20 y el 60 por 100, con arreglo al número de habitantes de la población».

Desde luego, esta segunda parte me parece también muy racional, muy justa y muy conveniente. Es lógico que el Municipio, que indudablemente participa de los beneficios que supone una conservación más esmerada y más perfecta, aporte también los recursos que pueda. En este punto, pues, estoy también completamente de acuerdo con la ponencia.

Dice el primer párrafo del apartado B:

«Encargar á los Municipios la conservación de las travesías por el casco ó núcleo principal de poblaciones de más de 10.000 habitantes.»

En este punto siento disentir de la opinión del ilustre Ingeniero que ha redactado esta ponencia.

Según la ley de Travesías, los Municipios vienen obligados á procurar la conservación de la parte de carretera que está dentro de su término; á esto vienen obligados, según la ley del año 41, los Municipios cuya población excede de 8.000 habitantes.

En mi entender, las travesías son precisamente los sitios más frecuentados, la muestra, digámoslo así, de las carreteras, lo que más se ve, lo que más se frecuenta y lo que, por consiguiente, requiere una conservación más esmerada, más perfecta. Entregar esto á los Municipios equivale, en mi opinión, á poner esta parte de las carreteras, la más visible, la de más tránsito, en condiciones de que desmerezca considerablemente el estado de su conservación. El Estado, aun cuando no lo haga muy bien, creo que lo

hace muchísimo mejor que los Municipios. Por lo tanto, mi opinión es que no solamente no debe llegarse á lo que aquí se indica, sino que hasta debiera derogarse lo que establece la ley de Travesías hoy vigente; es decir, que la conservación en el interior de las poblaciones, siendo tales carreteras del Estado y siendo cual fuera la importancia de la población, debiera realizarse únicamente por el Estado; de esta manera se llegaría á una conservación más perfecta, y á que estas carreteras, que pueden tomarse como muestra, fuesen de las mejores conservadas.

El Sr. Nicolau: Lo que dice la ponencia no es buscar lo mejor, sino lo que se puede hacer con los recursos que tenemos.

El Sr. Spiteri: Aun dentro de los medios de que disponemos, creo que podría hacerse mejor; esa es mi opinión, y por eso he empezado diciendo que sentía disentir de la del Sr. Nicolau.

Yo podría decirlos, en aseveración de lo que estoy manifestando, que hay travesía, hay prolongación de carretera dentro de mi provincia, la de Málaga á Almería, el trozo comprendido entre Málaga y El Palo, conocida, si no por todos, por la inmensa mayoría, cuya conservación corre á cargo del Estado. Cuando ha surgido alguna competencia por intervención del Municipio en las órdenes que se daban en esta carretera, la simple amenaza de la Jefatura de que iba á pasar á ser conservada por el Municipio, ha dado lugar á protestas ruidosísimas de los vecinos de una población tan importante como Málaga.

No quiero seguir, porque sería muy largo; ya he hecho consideraciones respecto á estos tres puntos, y me alegraría oír la opinión de mis demás compañeros, ya asientan ó disientan, y de esta manera podremos ir puntualizando punto por punto, y que termine esto sin extendernos en las consideraciones á que da lugar la ponencia, sino ir por partes y zonas acotadas para que quede bien definido nuestro criterio.

El Sr. Ministro: ¿Usted opina que deben quedar á cargo del Estado la conservación de las travesías?

El Sr. Spiteri: Sí, señor.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Yo creo que hay algunas poblaciones, por ejemplo, Jerez de la Frontera, que conserva muy bien las carreteras; por eso creo que no se puede generalizar en el sentido del Sr. Nicolau ni en el sentido del Sr. Spiteri, porque hay poblaciones que conservan muy bien sus carreteras, y, como digo, en la provincia de Cádiz la única bien conservada es la de Jerez.

El Sr. Ministro: La de Jerez ¿quién la conserva?

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: El Ayuntamiento; á mi juicio, á éstos no se les debe quitar la conservación de las carreteras más que en los casos en que las conserven mal. Hay algunas, como la del Puerto de Santa María, que está pidiendo que se la adoquine; Puerto Real también la conserva mal; pero Jerez, no.

El Sr. Ministro: ¿Y no cabría en esto la aplicación del principio de caminos vecinales, de la coparticipación comarcal, aun cuando fuera muy pequeña y exigua, ir exigiendo algo y en relación con la población exigirles más? Pero, en fin, que no lo ponga todo el Estado, porque cuando esto ocurre, ya se sabe lo que pasa: viene al Ministerio el Diputado que representa al distrito y pide se le ayude en esta ó en la otra cuantía, y ya estableciendo la coparticipación á esa solicitud plena, absoluta, libérrima, se le pone una cortapisa. Yo creo que se podía encontrar una solución á esto.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Por eso yo digo que ni una cosa ni otra: el Sr. Spiteri, todo al Estado; el Sr. Nicolau, todo á los Ayuntamientos, y yo propongo que las carreteras que no conserven los Ayuntamientos las conserve el Estado.

El Sr. Ministro: Esto resultaría un premio á la negligencia: á los que conservaran mal, el Estado les pagaba la conservación,

y á los que conservaran bien, no. En cambio, lo que yo indicaba equilibra un poco más y es de una mayor consideración, es una fuerza; pero, en fin, como no hay haciendas locales, como ocurre lo que hemos dicho con relación á los caminos vecinales, como período de transición vamos á que nos ayuden en una pequeña parte, en una escala según la población, establecer la cuantía de esa aportación y que el Estado se encargue de conservar las carreteras.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Allí en Cádiz parcialmente se ha ayudado á algunos Municipios. Chiclana tiene una travesía larga de 7 ú 8 kilómetros y, sin embargo, se les han arreglado 800 metros.

Esta ayuda del Estado sirve de aliciente al Ayuntamiento para conservar su vía; en vista de que nosotros dejamos la carretera en mejores condiciones, el Ayuntamiento aporta medios, acude á la prestación personal, y unos vecinos dan adoquines y otros arena, etc., etc.

El Sr. Ministro: Yo creo que se debe recoger todo lo que ofrezcan. Claro que sería más llano para ustedes que dijeran los Municipios: yo doy 10.000 pesetas, que no que den, unos, bra-ceros; otros, piedras; etc.; pero como hay que ir obteniendo de los Municipios no lo que se quiera, sino lo que se pueda, no está demás aceptar esa aportación. Por eso hablaba de una escala para que sirvierá de aliciente. Yo no oculto á ustedes que lo que dice el Sr. Nicolau es cierto; pero si no se conservan las travesías, dentro de dos años hablaríamos de cómo estaban las carreteras, y figúrense ustedes lo que se diría por haber cambiado tan radicalmente de sistema.

El Sr. Orbe: Yo creo que de la misma manera que se obliga á los Municipios á que cuando quieren tener empedrado contribuyan con un 20 á un 60 por 100, según los recursos, se debía establecer una escala según los recursos del Ayuntamiento, para que contribuyan los Municipios á la conservación de las travesías, porque, después de todo, la travesía constituye una calle del pueblo, y el Municipio debe entrar á contribuir en su conservación. En una palabra, creo que deben contribuir todos los Municipios á la conservación de sus travesías, lo mismo que contribuyen si ponen adoquinado, alquitranado, etc.

El Sr. Ministro: Que no alzada el Estado la mano en eso, pero que obtuviera lo que buenamente pudiera.

El Sr. Orbe: Porque si se deja que los Municipios conserven, los Municipios no conservan. Conservará un Municipio determinado por causas locales, pero no por bien de nadie. Los Municipios no conservan ninguna travesía, y tenemos ejemplo de que aquéllos á quienes se ha dejado la conservación, las echan á perder completamente, y, por último, vienen á pedir en una ó en otra forma que el Estado las haga. Unas veces piden que el Estado lo haga, otras veces piden carreteras para que se haga la travesía; en una palabra, que los Municipios no dan dinero para hacer conservaciones de ninguna especie y gracias que conserven lo suyo.

El Sr. Nicolau: Yo voy á hacer una observación sobre la ponencia. No se trata de elegir los mejores medios procedentes para conservar las carreteras; si ello fuera, muchas de las cosas que se proponen habría que borrarlas, y una de ellas sería ésta; se trata de resolver un problema actual, un problema grave, el que ha reseñado el Sr. Ministro con entera exactitud. Estamos pasando por una crisis tal, que si la consignación no aumenta, ó los medios no varían, el número de carreteras intransitables irá aumentando.

Tenemos un aumento en el número de kilómetros de carreteras y una reducción en los gastos que se debían destinar á conservación, y que por uno ú otro motivo se destinan á otros me-

nesteres. Ya puntualizaré esto. Por consiguiente, yo digo, ¿cuáles son las medidas que en el momento presente podían adoptarse para ver de remediar un daño inmediato y una crisis que se presenta con caracteres muy grandes?

¿Cuál es la parte de la carretera—volviendo ya á este punto concreto—que nosotros debemos abandonar con preferencia? ¿Debemos abandonar primero un trozo de carretera por el cual va todo el tránsito, ó aquellas travesías, muchas de las cuales no forman siquiera parte de la carretera? Yo creo que deben abandonarse primero las travesías. De ahí el que yo proponga que se abandonen primero las travesías en poblaciones grandes, es decir, en aquellas donde los Municipios, por poco celo que tengan, pueden contribuir fácilmente á la conservación de un trozo.

Además, esto tiene otro alcance que habrá comprendido el que haya leído todos los puntos tratados. Los Municipios, no sólo no conservan las travesías, como dice la ley, sino que hacen algo más vituperable y que consiste en inventar travesías, y á título de travesías, pretenden y consiguen que el Estado les arregle las calles de la población, y el Estado, que tiene que abandonar algunas carreteras que, como decía el Sr. Ministro, no son transitables, tanto que los carros se salen de ellas, el Estado, digo, va á dedicarse á arreglar las calles de los Municipios. ¿No es esto un contrasentido?

¿Puede el Estado con las consignaciones actuales hacerlo? Eso es lo importante. Por lo demás, yo reconozco con el Sr. Spiteri y con los demás señores—¿cómo no lo he de reconocer?—que, efectivamente, el abandono por parte del Estado de la conservación de muchas travesías equivale á no conservarlas nadie. Yo ponía esta especie de cáustico para que con el dinero disponible se conserve lo más necesario, lo más esencial, y, además, para evitar que las cantidades que se deben destinar á la conservación de carreteras, se distraigan en empedrar calles de poblaciones.

Por lo demás, viniendo á la conclusión, aunque yo me imaginaba que era ésta la que debía adoptarse, reconozco, por lo que oigo á los demás compañeros, que no es así y podría aceptarse la solución propuesta por el Sr. Orbe, que consiste en ampliar á los afirmados lo que en el punto anterior se dice respecto del adoquinado y del empedrado; es decir, ya que no se pueda impedir por completo el desviar ese dinero de su cauce natural, procuremos que el Ayuntamiento haga una parte, y á aquel que no cumpla con su deber que se le castigue abandonándosele las carreteras.

El Sr. Egea: Con respecto á eso, tengo yo que hacer una observación. Si las carreteras que tiene el Estado obligación de conservar se encuentran muy abandonadas, ¿á qué va á conservar aquéllas que no son de su incumbencia, máxime cuando esto se hace á expensas de las carreteras que están más alejadas de los grandes centros?

En definitiva, yo creo que debe adoptarse el criterio propuesto por el Sr. Nicolau.

El Sr. Ministro: Lo horroroso de esto es que, como decía muy bien el Sr. Nicolau, hay una porción de Ayuntamientos que consiguen del Estado calles por travesías. Por lo demás, yo creo que las verdaderas travesías debe continuar conservándolas el Estado, pero buscando el medio de que ayude la comarca, diciéndole al Municipio: «A ti te corresponde dar tanto», estableciendo una escala equitativa. Aunque al principio no sea mucho, nada importa, lo importante es establecer esta corriente de aportación de las comarcas, como hemos hecho con los caminos vecinales, que espero ha de dar resultados.

Yo creo, pues, que en relación con este extremo cabrían estas dos afirmaciones:

Primera. Que cuando un Ingeniero jefe vea que se da como travesía lo que no lo es, en el acto lo ponga en conocimiento del Ministro de Fomento diciéndole: «Aquí se nos carga una consignación que no nos pertenece.»

Segunda. Que para las verdaderas travesías, se diga por el Ministerio de Fomento á los Alcaldes de las poblaciones que deben contribuir, en una parte, y que se ha formado una escala para que con arreglo á ella se contribuya con esto ó con lo otro.

Estas son las dos conclusiones que deben tomarse, á mi juicio, de lo que se ha discutido hasta ahora. (*Muy bien, muy bien.*)

* *

El Sr. Perier: El punto de los peones camineros me parece conveniente que se aplaze para cuando se discuta otro de los que siguen á continuación, que está íntimamente relacionado con él.

El Sr. Ministro: Ó tratar los dos ahora.

El Sr. Perier: Como el otro viene dentro de lo que concierne á la manera de conservar las carreteras...

El Sr. Ministro: Pues entonces pasemos al otro.

Un Sr. Ingeniero: Este punto de no costear empedrados, adoquinados, etc., creo que se debe dar por aprobado, con la escala de la aportación.

El Sr. Spiteri: En este punto cabe perfectamente la cooperación de los Municipios, aportando la parte que crean conveniente.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: ¿Y las obras accesorias, cimientos, etc.?

El Sr. Perier: Sobre esto de las obras accesorias debo hacer una observación, y es que muchas veces hay obras de esta clase que son indispensables, y aun urgentes, y que se cargan á conservación porque no hay medio de autorizar el pago de otro modo, y se hace siempre con la autorización de la Dirección general. De modo que al establecerse esta prohibición, sería indispensable que hubiera algunos fondos para hacer estos gastos sin grandes dificultades de contabilidad.

El Sr. Nicolau: Ejemplo.

El Sr. Perier: De todas estas cosas no sería difícil exponerlos. De esto de rampas y caminos afluentes, vamos á tenerlos quizás muy pronto; los caminos vecinales se podrán encontrar con nuevas vías que se abran en los pueblos para que vayan á parar á las carreteras.

El Sr. Nicolau: ¿Pero se va á hacer eso con cargo á conservación?

El Sr. Perier: En muchos casos no hay otro medio. Es más; en muchos casos de reparaciones completas, de reconstrucción de obra de fábrica, las obras se cargan á conservación, porque conservación es también la reparación.

El Sr. Nicolau: Los caminos afluentes que no son de carreteras ¿se van á hacer con cargo á conservación?

El Sr. Perier: Caminos afluentes no; pero un camino que construye un pueblo inmediato á la carretera...

El Sr. Nicolau: Que lo haga el que lo acometa.

El Sr. Apolinario Fernández de Sousa: Creo yo que hay algunas cosas que convienen á la buena conservación de carreteras, y para las que es necesario que el Jefe pueda disponer de fondos. Por ejemplo, una pequeña riada se lleva un trozo de muro pequeño, y realmente no vale la pena de hacer un proyecto para arreglar esto.

El Sr. Ministro: Tiene que haber cierta elasticidad; el sistema de las desconflanzas en nuestra Administración es fatal. Si tuvieran ustedes mayores medios para desenvolverse sería mucho mejor.

* *

El Sr. Spiteri: En las prohibiciones consignadas en el apartado que sigue, parece que estamos de acuerdo, y si le parece al Sr. Ministro trataré de las «Reducciones directas en gastos».

Estas prohibiciones las pongo bajo una llave común y desde luego, por las manifestaciones que se han hecho aquí por parte de todos, creo que estamos conformes en que deben mantenerse.

«Prohibición de establecer asfaltados». (La experiencia demuestra que dan muy mal resultado cuando el tráfico es fuerte; no son necesarios para la vialidad cuando el tráfico es moderado). Estoy conforme en que en lo que verdaderamente se llama carretera deben prohibirse los asfaltados y admitirse solamente en condiciones excepcionales, que habrían de justificarse de un modo amplio. Podrían aceptarse los asfaltados...

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Habiendo mucho tráfico no son convenientes los asfaltados.

El Sr. Spiteri: «Reducción de las plantaciones de arbolado y limitación á los tramos en que puedan ser más conveniente, interin no se disponga de mayores consignaciones. Esta reducción se hará principalmente en los gastos de establecimientos de nuevos viveros y, mientras se pueda, en los de conservación de los actuales.»

El Sr. Nicolau: Suplico que vea que no tenemos consignación.

El Sr. Spiteri: «*Interin no se disponga de mayores consignaciones.*» Acentúo esta segunda parte, porque así es el deseo del señor Nicolau.

No estoy conforme con la conclusión del Sr. Nicolau contenida en la ponencia.

Un Sr. Ingeniero: Hay quien sostiene que el arbolado contribuye más que el peón caminero á la conservación de la carretera.

El Sr. Spiteri: Hoy en los Congresos de carreteras que se han celebrado, una de las conclusiones que han sido terminantes es la conveniencia de la propagación y difusión del arbolado. De modo que esta conclusión del Congreso de *la route*, tanto de París como de Bruselas, para que se propague el arbolado por todos los medios, es menester tenerla presente.

El Sr. Ministro: Además ¿qué gastamos en eso, 300.000 pesetas?

El Sr. Nicolau: Como minimum.

El Sr. Ministro: Yo la verdad, el minimum que aspiro á llevar de aumento á la conservación de carreteras, es de 4 á 5 millones. De modo que en un aumento de 4 á 5 millones, 300.000 pesetas, no son de importancia decisiva, y va á sonar mal en la opinión que reduzcamos poco ó mucho el arbolado, porque hay mucha gente que cree lo que dice el Sr. Spiteri, lo que científicamente se ha dicho en los Congresos, y hay mucha gente que cree que es una mala orientación contribuir á que se cercenen los árboles. Cuando no vayamos á su aumento, que ojalá pudiera ser, por lo menos, es mejor no tocarlos. Como ven, lo que hago es pensar en alta voz, no guardo forma de debate.

El Sr. Nicolau: Yo quisiera preguntar lo que esos Congresos de carreteras hubieran contestado si se les hubiera preguntado lo que se debía hacer en el caso en que nos encontramos aquí, no teniendo dinero para conservar las carreteras, habiendo algunas en que el tránsito está suspendido, si se debía gastar el dinero en plantar árboles, ó en hacer firmes. Porque observen ustedes, que el Congreso lo han formado representantes de naciones donde á las carreteras se les destinan cantidades considerables, donde están las carreteras en condiciones perfectas, como en Inglaterra, Francia, Bélgica y otros Estados; pero yo quisiera que hubiera un Congreso de carreteras españolas y se preguntara en qué creen los congresistas que debemos gastar el dinero, si en permi-

tir que el tránsito no se interrumpa, ó en aumentar las plantaciones. Yo creo que únanimemente dirían que lo primero debía ser habilitar el tránsito. Por eso me permito hacer estas indicaciones, no para que se supriman las plantaciones, sino para que se reduzcan á los tramos en que puedan ser de mayor utilidad.

Y sobre todo, y esto es lo principal, que no se gaste demasiado en los viveros, porque siendo los viveros una cosa conveniente, resulta que absorben mucha cantidad de dinero en relación con la utilidad que pueden prestar. Ese es el principal alcance de esta propuesta.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Voy á permitirme indicar también algo sobre la manera de repartir el poco dinero que suele haber para plantaciones. Se reparte proporcionalmente con relación al número de kilómetros de carreteras, y esto no me parece bien, porque hay provincias, como las de Oviedo, Burgos, etc., que tienen muchísimo arbolado por ser su clima muy á propósito para las plantaciones, y en cambio Cádiz carece de condiciones para tener buen arbolado. Ya conocen ustedes el clima de Cádiz; es muy seco, no llueve desde el mes de Abril hasta el de Noviembre, resultando que para que agarren 12.000 árboles hay que plantar más de 400.000. Por eso entiendo que no es bueno el sistema de reparto por kilómetros de carretera. La cantidad consignada para estas atenciones es pequeña, cierto, pero se reparte muy mal.

El Sr. Fernández Vega: Voy á permitirme proponer una fórmula á ver si es del agrado de ustedes.

El firme tiene por regla general de 20 á 25 centímetros de espesor y las consignaciones para su conservación son tan escasas, que si se mide al cabo de diez años, en vez de 20 tiene 10. Medio de corregir todo eso: Pues que la Dirección general, que es la que tiene atribuciones para ello, separe los demás créditos del de acopio de piedra, y así, sin suprimir lo destinado á arbolado, á travesías, etc., se conseguirá tener las carreteras en buenas condiciones, ya que puede producir un conflicto el que se suprima el arbolado y asfaltado. No sé si me he explicado bien.

El Sr. Ministro: Lo que dice se refiere al asunto magno de la conservación de las carreteras; pero en este otro punto concreto del arbolado, lo que indicaba yo antes y someto al juicio y consideración de ustedes es lo siguiente: hay 300.000 pesetas destinadas al arbolado—no hablo ahora de que se dé mucho á una provincia del Norte y no se dé tanto á otra del Mediodía—; digo que existen 300.000 pesetas. Está muy bien; pero tenemos pesetas 300.000 para arbolado. Vamos á suponer que esto se cercena en 100 ó 150.000 pesetas; yo he dicho que el mínimo de aumento de consignación que he de llevar al nuevo presupuesto es de cuatro á cinco millones de pesetas. ¿Qué altera el problema las 100 ó 150.000 pesetas que podemos añadir al arbolado? Nada. ¿Qué altera el problema, en sentir de la opinión pública, el decir que se quita el arbolado? Mucho. Para lo uno, no es nada, y para lo otro todo el mundo diría: «No tenéis en cuenta lo que influye el arbolado, incluso para la conservación.» Y yo digo: yo arrostraría esa dificultad y ese clamoreo si me dijeran son dos millones más de pesetas lo que se obtiene para las carreteras. ¡Ah! ¡Pero arrostrarlo por 100 ó 150.000 pesetas, á eso no me atrevo! Esta es la cuestión. (*Muy bien, muy bien.*)

El Sr. Perier: Era para un punto. Yo creo que esos créditos se deben dedicar por las Jefaturas al arbolado en los trozos mejores, que no se deben hacer, desde luego, más plantaciones que aquellas que los Ingenieros jefes comprendan que pueden hacerse; pero creo que convendrá, quizás, hacer una reforma en la distribución de conceptos que hoy existe. Hoy se nos manda un cierta cantidad para jornales, materiales, etc., y otra para arbolado y plantaciones.

Los Jefes deben disponer de los créditos, atendiendo principalmente al afirmado y mirar las plantaciones que, en su concepto, se deben hacer; pero llega el verano, y por no regar esos árboles y no gastarse unas cincuenta pesetas, se pierden los árboles; y yo entiendo, por consiguiente, que se debe dar todo eso á las Jefaturas, pero englobado y en un solo crédito, y que los Jefes, después, con arreglo á las plantaciones que hagan, lo destinan, porque dejar perder los árboles porque faltan 400 ó 500 pesetas de consignación en ese concepto me parece que es absurdo.

El Sr. Sorribas: Yo me permito hacer una indicación respecto al arbolado. En la provincia de Gerona, que tiene una consignación de 600 pesetas para arbolado y plantaciones, se saca, por término medio, por aprovechamiento del arbolado, 3.000 pesetas, y yo creo que esta cantidad se podría dedicar á conservación de carreteras.

El Sr. Ministro: ¿Qué es lo que se aprovecha del arbolado?

El Sr. Sorribas: Generalmente se coronan los árboles á seis metros de altura, y aproximadamente de seis metros para arriba se subastan.

El Sr. Ministro: ¿Y qué suele producir esto?

El Sr. Sorribas: En Gerona hay años que se sacan 4 ó 5.000 pesetas.

El Sr. Alfonso: Lo que manifiesta mi compañero el Sr. Sorribas es verdad. El aprovechamiento de los árboles tiene en algunas provincias mucha importancia. En la provincia de Burgos teníamos un arbolado magnífico, pero los propietarios de los terrenos colindantes, con pretexto de que les hacen sombra, se dedican á secar los árboles, á cuyo efecto les ponen un anillo y lo consiguen.

Son árboles magníficos que producen una cantidad de importancia al año, y si esa cantidad se aplicara á nuevo arbolado, estaríamos en una situación brillante. El arbolado es necesario, porque hay zonas como la de la ribera del Ebro donde llueve muy poco, y ese arbolado conserva humedad que favorece al firme; pero á la propagación del arbolado no se puede atender, primero, por el odio que hay en España al árbol, y después, porque no hay árboles en los viveros y no se pueden reponer los que destruyen.

Esa observación del Sr. Sorribas me parece muy atendible, y me adhiero á ella por completo, creyendo que sería una solución para el problema.

El Sr. Ministro: Vamos á otro punto.

*
* *

El Sr. Spiteri: «Limitación de los empedrados y adoquinados á los tramos de un tráfico excepcional en que su empleo pueda producir economía».

El Sr. Nicolau: Que no se proscriben los adoquinados y empedrados.

El Sr. Spiteri: Desde luego me parece una indicación muy exacta, y que creo nadie podrá oponerse á ella.

«Limitación de los alquitranados á los trayectos en que lo exijan imperiosamente las condiciones especiales del tráfico y la baratura del alquitrán permita lograr una economía ó ventajas equivalentes al gasto.» Desde luego me parece también muy oportuna esta limitación, y yo tengo un ejemplo práctico que demuestra el acierto de la limitación que se hace. En la provincia de Málaga se han practicado ensayos de alquitranado, y empleado sobre materiales calizos ha dado mal resultado, dando lugar á que se produzca el temido polvo negro de los franceses, que ha ocasionado quejas de los propietarios de los terrenos colindantes.

En cambio, se ha empleado el procedimiento inglés del al-

quitranado en puentes metálicos de gran longitud, y ha dado lugar á un firme tan elástico, tan perfecto, que parece un asfaltado de excelentes condiciones, y ahí encuentro perfectamente indicada la aplicación del alquitranado. De modo que como existen efectos tan distintos y diferencias tan importantes en un punto ó en otro, de ahí que lo que aquí se propone de que se limite el empleo del alquitranado á los puntos que convenga, me parece muy acertado, y creo que todos estaremos conformes con ello.

* * *

«Ensayos de trabajos de conservación (empleo de piedra, consolidación de recargos, etc.) por medio de destajos concertados con cuadrillas de trabajadores y destajistas».

El Sr. Ministro: Yo creo que cualquier Sr. Ingeniero con una cuadrilla de obreros, en la época adecuada para hacerlo, repara admirablemente una carretera.

El Sr. Spiteri: Por regla general, así suele hacerse el trabajo de reparación de carreteras.

El Sr. Nicolau: Aquí no se trata del procedimiento, de si ha de ser por cuadrillas de trabajadores ó con peones camineros, sino únicamente de ver si cabe destajar esta operación, si es posible, por un tanto alzado, destajar el empleo de la piedra para colocarla, porque creo que este es un medio de reducir el gasto.

El Sr. Spiteri: Así se hace en muchas partes.

El Sr. Nicolau: Sí, pero yo sé de otras tantas en donde no se hace. Y si donde se emplea este procedimiento da buen resultado, razón de más para que se extienda.

El Sr. Perier: Yo no creo que pueda tener buena aplicación y resultado favorable el sistema que se propone de destajar estas operaciones de la conservación, mientras se entienda que se reduce estrictamente á la conservación. Ahora bien, si como ha dicho antes el Sr. Ministro, no hay diferencia en realidad entre la conservación y la reparación....

El Sr. Ministro: Todo tiende al mismo fin.

El Sr. Perier: Borrados así los límites, conservación de tal importancia puede haber en que sea provechosamente aplicable el sistema, pero para lo que hasta ahora se ha llamado conservación, ó sea mantener á duras penas el espesor de los firmes y su mediana tersura para que se pueda transitar, para esa operación estrictamente, por muy minuciosamente que se quiera hacer, no creo que pueda dar resultado el destajo.

En los ensayos que hasta ahora se han hecho se ha visto que ha dado un resultado deplorable la intervención en estos trabajos del interés particular: se ha gastado mucho más dinero y las carreteras se conservan peor que cuando el Estado las conserva.

De manera que, á pesar de todas las deficiencias de nuestros procedimientos, con todos los defectos que el Sr. Ministro señalaba con muchísima razón respecto al medio poco eficaz de la conservación de las carreteras por peones camineros, y con todas las demás deficiencias de que aquí nos estamos ocupando para corregirlas, el Estado conserva, á mi entender, mejor las carreteras directamente como hasta aquí que por esos otros medios. Esto es lo que tengo que decir.

El Sr. Nicolau: En primer lugar debo hacer observar que este sistema que yo creía que no se empleaba aquí, pero que se emplea, se ha empleado en Francia en bastante escala, en un departamento entero, con un éxito decidido.

Todos ustedes habrán leído una Memoria en que se da cuenta de este resultado. Se ha destajado absolutamente todo, y no sólo con cuadrillas de operarios ajenos á las carreteras, sino con los mismos peones camineros, y el resultado ha sido muy bueno. Debo hacer notar que el caso á que se refería el Sr. Perier es dis-

tinto; se hacía con la obligación, por parte del contratista, de poner la piedra, y ese ha sido el punto difícil, determinar qué cantidad de piedra debía ponerse, mejor dicho, qué cantidad había en la carretera cuando un contratista se hizo cargo de la obra y lo que quedaba cuando el contratista la terminaba. La diferencia era tan pequeña, que no había medio de saber si había cumplido ó no con su cometido.

De modo que el punto principal se refiere más á la cantidad de piedra que al trabajo, y por fin, yo he de indicar que aquí hay una porción de señores que han dicho que han empleado este procedimiento sin inconveniente, y me lo explico, porque la conservación tiende y ha de tender cada día más, y esto es indispensable en nuestro país, á los recargos. El sistema de bacheo con mucha ó poca piedra, está llamado, si no á desaparecer, por lo menos á reducirse; y ello constituye el mayor perfeccionamiento en la conservación de las carreteras.

Si vamos á los recargos, los inconvenientes que hacía notar el Sr. Perier eran pequeños, que ciertamente no se tienen con los bacheos; pero en la práctica y en la realidad esos inconvenientes no son tan grandes que contrarresten la indudable ventaja de los recargos en cuanto se refiere á la cuestión del empleo y consolidación de la piedra.

El Sr. Sorribas: Sobre todo, parte el Sr. Perier de una base: de que las carreteras estén bien y la conservación se reduce á bachear.

El Sr. Perier: Precisamente es todo lo contrario. Es, efectivamente cierto que el sistema preconizado por nuestros antiguos textos no era el de los recargos que dice el Sr. Sorribas, y al cual se tiende, según nos manifiesta, sino que era el del peón caminero, atento á su trozo que tiene el acopio conveniente á su tiempo, y lo emplea donde el bache se produce, y se apresura solícito á borrar las huellas que la rueda ha producido.

Ese es el sistema para las carreteras perfectas; pero es que para las carreteras imperfectas y abandonadas de piedra, hay que emplear un sistema que no es parecido al sistema de puntada á tiempo, lo que hay que hacer es el sistema del tramposo, que es ir poniendo aquí, mientras la trampa se hace mayor por otro lado.

De manera que los dos sistemas se diferencian muy poco y dan lugar á los mismos inconvenientes que yo antes he manifestado.

El Sr. Nicolau: Esto no es más que una indicación: que se ensaye donde no se había ensayado.

El Sr. Orbe: Estamos perfectamente de acuerdo con el señor Nicolau. Aquí no se trata más que de ensayar, pero donde no pueda hacerse este ensayo, porque no haya quien se encargue de estos trabajos, ¿cómo se hace el ensayo?

El Sr. Mateos: Si se trata de ensayar, me parece muy bien; pero si se trata de legislar, yo creo que en los casos en que la mano de obra tiene más importancia que el material, debe hacerse por administración; y en aquellos casos en que el material tenga más importancia que la mano de obra, debe hacerse por contrata.

La mano de obra requiere un cuidado que no tienen, en general, los de tajistas; es lo mismo que si se dieran relojes á componer á destajo.

Otro asunto: volviendo á lo del arbolado y que está intimamente ligado con lo que se refiere á la conservación y fomento del arbolado, es la policía de las carreteras. Esta policía de las carreteras es un mito: la sanción de faltas y la imposición de multas está á cargo de los Alcaldes y son muy contados los que responden á la justicia y á la equidad; y no sirve poner celo por parte del personal de Obras públicas, porque se valen de mil sub-

terfugios para que no se paguen las multas: unas veces porque no se les ha cogido en el acto, otras porque aunque se le ha visto que tenía los bueyes atados á los árboles, como el peón se había ido cuando se produjo el daño, el Alcalde, fundándose en que en el momento en que los bueyes habían roto los árboles no los vió el peón, lo ha absuelto.

El Sr. Ministro: Por eso había que robustecer la autoridad del personal de Obras públicas, había que buscar un medio por el cual pudieran tener eficacia las denuncias que formulara un peón caminero.

El Sr. Mateos: Y empleando esos procedimientos no se castigaría á ningún criminal, porque lo general es que no tengan testigos cuando cometen sus crímenes.

El Sr. Nicolau: «Acopio de piedra por medio de pequeños destajos celebrados oportunamente, y compras directas en aquellos casos especiales en que por este medio pueda adquirirse aquel material más económicamente que con las subastas ordinarias. (El procedimiento, en bastantes casos, podría ser análogo al empleado por algunas Compañías de ferrocarriles para adquirir traviesas; se admiten éstas, á precios fijados de antemano por la Compañía, en todos los puntos de la línea en que son necesarias, por partidas grandes ó pequeñas, hasta completar la cantidad requerida.)» Llamo la atención de ustedes acerca de este punto.

El Sr. Ministro: Hay que destajar en el momento más propicio, tomándola en el momento en que la quiera llevar el destajista, aunque suponga un anticipo de dinero que hace la jefatura en este instante, porque, en cambio, se la dan más barato. Ya señala aquí el Sr. Nicolau el procedimiento seguido por las Compañías ferroviarias en la adquisición de traviesas, que á toda hora las adquieren las que les llevan, lo cual ha supuesto una economía para las Empresas.

El Sr. Martínez (D. Narciso): En ese punto, Sr. Ministro, estamos todos conformes; de la cantidad que he dedicado á piedra, por ese medio la he obtenido mucho más barata.

El Sr. Nicolau: Voy á esclarecer una parte que acaso no está bastante clara en la ponencia. No sólo se trata de que la piedra se adquiera por destajos, sino como algunas Compañías de ferrocarriles adquieren las traviesas. En ciertas partes de la línea, y mientras el anuncio que expresa la necesidad de traviesas subsiste, las Compañías admiten proposiciones aunque no sean todo lo completas que ellas necesitan.

Algo de esto podía hacerse poniendo anuncios en las casillas de peones camineros, en las alcaldías ó en otros lados, cuando haga falta piedra, diciendo la cantidad de piedra que se necesita y el punto de procedencia, y el que esté en condiciones de llevarla, que la lleve.

Varios Sres. Ingenieros: (*Muy bien, muy bien.*) Eso se hace con buen resultado en algunas partes.

El Sr. Ministro: Esto requiere que se libren fondos en los primeros meses del año.

El Sr. Nicolau: Sí; pero habría que conseguir que la Ordenación de pagos librara oportunamente fondos en esa época.

El Sr. Ministro: Yo estimularé al Sr. Ministro de Hacienda para que esté siempre el dinero á su debido tiempo.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Basta con que sepamos que se va á disponer de él.

El Sr. Nicolau: Difiero de la opinión del Sr. Martínez; porque si los fondos no están hasta Marzo, á los peones que trabajan en Enero, ¿con qué se les paga?

El Sr. Ministro: Cuando por no haber faenas agrícolas están

holgando una porción de brazos, el trabajador se encuentra por menos precio, de donde resulta que deben buscarse siempre los peones cuando no hay faenas agrícolas.

El Sr. Nicolau: Con lo cual se les hace también un favor á ellos.

El Sr. Ministro: Esto está directamente relacionado con la cuestión de remesas de fondos, acerca de la cual, repito, yo trataré con el Sr. Ministro de Hacienda, haciéndole ver que además de constituir una ventaja para la conservación de carreteras, resulta una economía considerable para el Estado, y veremos de buscar el procedimiento por virtud del cual el Jefe pueda disponer de la consignación dedicada á estos efectos.

El Sr. Perier: Este punto es de una importancia extraordinaria, porque es preciso tener en cuenta que en la mayor parte de las provincias las operaciones de conservación de carreteras no se hacen durante el estío. En esta época del año apenas hay gastos, de donde resulta que el sistema de repartición de créditos por cuartas partes trimestrales da por resultado, el que por muy á tiempo que se libre siempre en los meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio, que son dos trimestres seguidos, hay que hacer gastos con cargo á lo consignado para el tercer trimestre del año, en el cual, como antes os dije, apenas se emplea ningún dinero.

El Sr. Ministro: De todo esto resulta que debe enviarse más dinero á principio del año que al final. Está bien; se tendrá en cuenta lo manifestado por el Sr. Perier, y ya veremos el modo de arreglar esto, porque precisamente nos reunimos aquí para poner de manifiesto las dificultades que haya y solventarlas.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa (D. Enrique): Yo creo que lo más importante de todo es que el personal que se nombre sea apto.

El Sr. Director general de Obras públicas: Yo no he de decir más que, si alguna vez no se haya acertado en la mejor elección, no han de olvidar ustedes que se vive en una esfera de multitud de relaciones, y que la política está íntimamente ligada con todo esto, y el político con algo de experiencia quiere que no se le mermen los pocos nombramientos que le van quedando. A veces, el nombramiento de un peón caminero que pide un Diputado es convenientísimo por lo que supone, ó porque obedece á otras consideraciones de carácter general.

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Pero siempre hay un coeficiente muy grande respecto al conocimiento de sus cualidades cuando los nombran los Jefes.

El Sr. Nicolau: En esto de los nombramientos, el más importante es el del capataz, porque un peón caminero el mal que puede hacer es no trabajar; pero el mal capataz no causa sólo el perjuicio de que no trabaje, sino que perjudica al trabajo de los demás, que no rinde lo que debe rendir.

El Sr. Ministro: Hay un punto esencialísimo: lo primero que es menester definir es si conviene conservar ó prescindir del peón caminero. Opinen ustedes sobre esto concretamente, porque ustedes saben muy bien, no como yo, sino mejor, que desde el instante que hubiera á disposición de las Jefaturas el dinero que se emplea hoy para peones camineros, podrían ustedes buscar en las épocas más adecuadas del año 100 ó 200 obreros y recorrer las carreteras. Si hicieran ustedes esto, ¿no tendría ese dinero mejor utilización, mejor aplicación? Este es el punto esencial para el cual pido vuestra opinión, porque claro es que si todos ó la inmensa mayoría de los Ingenieros de España se pronuncian en este sentido, yo tendré mucha mayor fuerza para llevar al Parlamento esta decisión, no para cercenar de un golpe á los peones

camineros, sino para ir al sistema, al procedimiento de la amortización. Para eso sí es un amparo extraordinario, es realmente algo que ha de pesar mucho en el ánimo del Parlamento, el saber que todos, ó casi todos los Ingenieros jefes de Obras públicas de España entienden que debieran sustituir el procedimiento de brigadas de obreros al de los peones camineros. Por consiguiente, yo ruego á ustedes que sobre este extremo digan si están de acuerdo en lo substancial, en que vayamos á la sustitución del peón caminero.

El Sr. Alfonso: El peón caminero trabaja ó no, según el capataz que tiene. Hay un trozo que lleva un buen capataz y está bien la sección; se lleva luego el capataz á una sección descuidada y la sección mejora.

Por consiguiente, en mi concepto, deben conservarse los peones camineros, teniendo un gran cuidado en la selección de capataces.

Precisamente este es el punto que se trataba antes; es decir, que el nombramiento de capataces recaiga en hombres aptos y de una asiduidad demostrada. Ahora, si el capataz no sirve para mandar trabajar y dirigir los trabajos, lo que haga el peón caminero resultará siempre mal.

Puedo citar un caso ocurrido en mi provincia.

En la ribera del Duero que es la parte que hemos tenido que conservar más porque es donde menos llueve, había una sección muy bien conservada porque había un capataz muy bueno y había otra sección muy mal conservada.

Para ver si podía arreglar esta sección llevé á ella al capataz que tenía en la ribera y la sección ha mejorado y hasta parece lo que no es, que la carretera tiene firme y no tiene más que un magnífico cimiento de piedra. Eso demuestra que influye la eficacia del capataz, puesto que los peones son los mismos. Yo creo que debe conservarse el peón, pero tener cuidado en la selección de capataces.

El Sr. Nicolau: Yo creo que el problema debe plantearse en otros términos. Cómo será más útil el dinero que el Estado da para la conservación de carreteras ¿empleando los ocho millones y medio en peones camineros ó empleándolos en jornales eventuales? Este es el problema: cómo sacarán mayor provecho los Ingenieros jefes para tener bien conservada la carretera, ¿con los peones camineros ó empleando en jornales la consignación que hay en el presupuesto para ellos? No se trata de ver si el peón es bueno ó malo.

El Sr. Terán: El problema es este: si conviene mantener la conservación permanente ó la conservación por cuadrillas.

El Sr. Ministro: Hay una partida que dice: ocho millones y medio de pesetas para peones camineros. Vamos á distribuirla por provincias. Qué creen ustedes que sería más útil, ¿aplicar cada uno de ustedes en su provincia la consignación empleando brigadas de obreros, ó que sigan como hasta aquí los peones camineros?

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Yo creo que con un capataz plaza montada habría bastante.

El Sr. Alfonso: Son buenas las cuadrillas volantes, pero con capataces buenos.

El Sr. Ministro: El capataz bueno siempre hace falta en uno ó en otro caso, porque además, si se suprimiera el peón, sería más necesario el capataz para avisar cualquier avería; es decir, que la vigilancia deberán ejercerla los capataces.

El Sr. Diz: Este importante problema está relacionado con el problema de la conservación. Es decir, ¿vamos á conservar las carreteras por el sistema de recargos generales ó por el sistema de bacheos?

Si se adopta el sistema de recargos generales, son necesarias

las cuadrillas de conservación, y si vamos á seguir el de bacheos son necesarios los peones.

El Sr. Nicolau: Yo contestaría al Sr. Diz manifestándole que son dos problemas distintos: uno el de si se debe conservar por medio de cuadrillas, por medio de reparaciones, digámoslo así, y otro si debe subsistir el régimen de estos peones permanentes que se les paga todo el año, trabajen ó no trabajen, ó se les debe sustituir por otros jornaleros. Es decir, que las reparaciones, aun por bacheos, pueden hacerse por jornaleros. Son dos problemas distintos.

El Sr. Ministro: Ustedes qué preferiría cada uno en su provincia, ¿disponer del dinero que hay empleándolo en peones camineros ó disponer del dinero empleándolo en brigadas de obreros?

El Sr. Spiteri: Creo que sería más conveniente disponer del crédito.

El Sr. Orbe: Yo soy partidario de que las reparaciones se hagan por medio de auxiliares, en cuadrillas ó no, según las necesidades del servicio, y me parece que esto es lo que ha indicado el Sr. Martínez que todos quieren, separar el nombramiento de peones camineros de la cuestión política. Es decir, que todos han pedido que los peones se nombren por las Jefaturas. ¿Qué más puede quererse, sino que se vayan amortizando los peones camineros y que los que vayan á hacer la conservación los nombren los Ingenieros Jefes?

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: En las carreteras de poco tránsito, de escaso tráfico, no son convenientes los peones camineros, pero en las de gran movimiento sí. Por lo tanto, yo creo que lo mejor sería ir á la amortización, recomendando á los Jefes que á las carreteras de poco tránsito no se destinen peones camineros ni auxiliares. Esto constituiría un ensayo muy provechoso.

El Sr. Nicolau: El procedimiento lo deben acordar los Jefes. Yo, por mi parte (acaso esté equivocado), creo, contra el parecer del Sr. Martínez, que precisamente en las carreteras de mucho tráfico es en donde se deben emplear cuadrillas, pero, en fin, sobre eso, la mayoría decidirá:

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Como ejemplo de lo que cuestan los peones camineros sólo diré que en la provincia mía hay destinadas á todos los gastos 86.000 pesetas de consignación, y 112.000 para peones camineros.

Pues bien, por medio de cuadrillas, por mucho menos dinero, yo me comprometería á conservar las carreteras mejor que están ahora.

El Sr. Ministro: En una palabra, sobre el punto concreto de la amortización del peón caminero, ¿qué opinan ustedes? ¿Deben amortizarse? ¿Sí ó no? (*Varias voces:* Sí, sí.)

El Sr. Nicolau: Con esto nos hemos desviado del punto principal. Actualmente, cada presupuesto se aumenta una cierta cantidad para los peones camineros correspondiente á las carreteras que se entregan al Estado. Al amortizarse, debe tenerse en cuenta que conviene aumentar una cantidad por ese concepto para las carreteras que se van entregando al Estado.

El Sr. Ministro: Y la economía que representa en cada presupuesto la amortización de los peones camineros, vendrá á acrecentar la consignación de que dispone el Jefe.

El Sr. Terán: El problema se plantea en esta forma: existe un crédito consignado á una Jefatura, ¿qué se hace con ese crédito? ¿Colocar dos peones camineros permanentes, de estos que tienen diez ó doce kilómetros, ó colocarlos cuando las necesidades lo exijan?

El Sr. Martínez y Ruiz de Azúa: Creo que la autorización será amplia; cuando sea necesario.

El Sr. Terán: El problema es éste: ¿Qué resulta más económico, que cuando las reparaciones de las carreteras exijan la

cuadrilla de peones que se busquen jornaleros donde se encuentren, quizás coincidiendo con las faenas agrícolas, pagando jornales más elevados, ó el peón caminero permanente que en todo momento evita esas reparaciones? Este es el problema, y lo que yo diré en apoyo de ello es que en todas las naciones donde está organizado medianamente el servicio de conservación se recurre á ésta por el personal permanente, y en los Congresos de carreteras donde incidentalmente se han tocado estos puntos, no recuerdo ahora bien los nombres, en Nueva York, Francia, Inglaterra y otros puntos (como sabe el Sr. Nicolau es asunto que hemos tratado diferentes veces y el Sr. Ministro también), en todos estos Congresos se ha abogado, para la conservación, por el procedimiento del personal permanente.

De modo que el peón caminero, yo voy á admitir con el Ministro que en varios casos trabaje poco, por más que de la misma cantera es que los demás obreros; pero creo que más bien es cuestión de organización defectuosa de ese personal; es cuestión de que un peón caminero, por ejemplo, que entra á ocupar su trozo y gana dos pesetas, se lleva cuarenta años con el mismo jornal, y lo lógico sería que á semejanza de lo que se hace en los departamentos franceses, el Ingeniero hiciera las propuestas para mejora de sueldo, con lo cual se estimularía algo á ese personal.

Al peón caminero inutilizado que está en una carretera y que no presta servicio, que tiene cuarenta años de servicio y setenta de edad, es inhumano dejarle en la calle; pero el hecho es que no trabaja y ocupa el puesto de otro.

El Sr. Martínez: No se le deja en la calle.

El Sr. Terán: Pero no da el servicio que debe dar. Por consecuencia, debe haber algo de organización; debe tenderse á eso. A un peón caminero, aparte ya de otros servicios relacionados con la policía de las carreteras, no le falta nunca trabajo en una carretera, no es solamente el bacheo...

El Sr. Ministro: Lo que falta muchas veces es que lo realice.

El Sr. Terán: Y yo pregunto: ¿es que son de otra cantera los peones camineros que los demás jornaleros?

El Sr. Ministro: Están en otras condiciones.

El Sr. Nicolau: A un jornalero cuando no trabaja se le despide ó no se le admite.

El Sr. Terán: Pues yo lo que digo es que cuando tengo que hacer uso de obreros coincidiendo con las faenas agrícolas, á menos que pague jornales elevadísimos, son los peores de cada pueblo.

Por consecuencia, si voy á tener personal de selección y pagarles á razón de 3 y 4 pesetas, excede con creces este gasto al jornal del peón caminero.

Además, y este es punto importante que los demás compañeros han tratado, y conste que si yo molesto á ustedes es porque, como saben algunos compañeros, yo siempre he defendido estas opiniones, y me creo en el deber de seguirlas sosteniendo, la cuestión está relacionada con el problema general de la conservación de carreteras.

Es un problema difícilísimo, cada día más difícil, aun en los casos de recargos generales cilindrados que preconiza el Sr. Nicolau, pero que no son aplicables á todas las carreteras ni á toda clase de tráfico, porque en Francia mismo, y hasta su defensor acérrimo, Duvand-Claye, no los aplicaba en toda clase de carreteras.

En ese procedimiento de los recargos generales cilindrados es muy teórico decir: se hace el recargo, se cilindra perfectamente, y á los cuatro ó cinco años, cuando el desgaste paralelo y uniforme de la superficie lo exija, se echa nueva grava. Esto es teórico, pero no práctico, porque en una carretera de esta naturaleza y donde se emplea el procedimiento de los recargos generales cilindrados, es imposible evitar que se presenten baches, pequeñas desigualdades, encarriladas, etc., y ahí entra la necesidad del

peón celoso é inteligente, porque si no se hacen esas mejoras con esmero, la carretera en vez de mejorar empeora.

El procedimiento de los recargos generales cilindrados, á mi juicio, y en definitiva la conservación establecida, exige un personal cada día más inteligente, más práctico en estas cuestiones.

El Sr. Ministro: Perdonen ustedes, son las cinco y media, y como les he dicho al principio, hay Consejo de Ministros y no puedo permanecer toda la tarde con ustedes como es mi deseo. Se trata de ideas muy simpáticas, que requieren mi atención, pero no tengo más remedio que ausentarme. Aquí queda el Sr. Director de Obras públicas, que recogerá las opiniones de ustedes, las apuntará, y cuando acabe el Consejo yo volveré por si están ustedes reunidos todavía.

Pero antes de irme, quería llamar la atención de ustedes acerca de este extremo que, como ya indiqué antes, para mí es base de la principal reforma que haya de practicarse en relación con la conservación de las carreteras, ó sea el de la permanencia ó amortización del peón caminero. Este es un punto, que aun cuando ustedes consagren algún espacio á su estudio y á la resolución que tomen, creo que no será tiempo perdido, sino muy aprovechado. Yo deseo que ustedes sobre esto, si pueden, lleguen á un acuerdo de gran mayoría, y lo formulen. Si no pueden llegar á un acuerdo, que incluso en la noche de hoy ó en el día de mañana consagren ustedes algunas horas á pronunciarse por una opinión técnica en que yo pueda fundarme para poder decir que he encontrado una gran mayoría de opiniones de los Jefes de Obras públicas, en tal ó cual sentido, porque repito que en una consignación de 20 ó 24 millones, el hecho de que 8 millones y medio se puedan destinar en una ó en otra forma, creo que es verdaderamente fundamental para este aspecto de la cuestión, y sobre ello deseo que me den una opinión fundada.

Sintetizando: que sigan tratando este punto, que, si de momento no llegan á un acuerdo, se nombre una Comisión para que en plazo de horas, de aquí á mañana lleguen á una determinación de opiniones. Los demás extremos, ustedes los examinarán, y yo no quiero irme de aquí sin rogarles que, puesto que este asunto tan esencial de la conservación de carreteras ha requerido nuestro tiempo en la tarde de hoy, no estimen ustedes ni entiendan que en lo más mínimo se entibian mis propósitos ni mis deseos de que se lleven con toda celeridad los trabajos de caminos vecinales. ¿Por qué? Porque como indiqué á ustedes es la primera batalla que van á reñir los Ingenieros de Caminos para llegar á algo que va muy estrechamente unido al progreso de España.

Si ustedes logran que con toda actividad y diligencia se realicen los proyectos en obra de un mes, y ven los Diputados y los Senadores, y algo más que los Diputados y los Senadores, el país en general, y especialmente aquellos pueblos que, en número de 1.404, han contribuido á la obra con sus aportaciones y sus recursos, si unos y otros ven, repito, que se trabaja con actividad, que adelantan los caminos, se habrá obtenido el 90 por 100 de probabilidades para que se aprueben otros proyectos muy importantes que pienso presentar.

Así, pues, señores, yo, al decirles á ustedes adiós por un rato, les requiero y les ruego encarecidamente que no echen en olvido la importancia que tiene esta primera batalla que vamos á reñir.

Hasta luego, señores.

(El Sr. Ministro abandona el salón y ocupa la Presidencia el Sr. Director general de Obras públicas.)

El Sr. Director general de Obras públicas: El Sr. Ministro ha indicado, con respecto á los peones camineros, que se procediera á un acuerdo si éste era posible, y si no al nombramiento de una Comisión á fin de que quedaran perfectamente delineadas las dos tendencias y que sirviera á modo de ponencia en este asunto.

Por lo tanto, si á ustedes les parece, suspenderemos unos minutos la sesión para que se pongan ustedes de acuerdo y procedamos á lo que haya lugar.

El Sr. Nicolau: Yo conozco la opinión de muchos de nuestros compañeros y supongo que aun después de haberse reunido la Comisión que se nombre seguirá cada cual sosteniendo sus opiniones.

Como no ha de haber un dictámen unánime, ¿no sería más sencillo que hubiera un dictámen de mayorías ó de minorías, ó dos, ó tres, ó cuatro dictámenes?

El Sr. Director general de Obras públicas: Yo seguiría la indicación del Sr. Nicolau si el Sr. Ministro no me hubiera trazado un camino. El Sr. Ministro ha indicado la conveniencia de que se llegara á un dictámen de mayorías y, caso de no poderse llegar á él, como esta cuestión tiene grandísima importancia, que se procediere al nombramiento de una ponencia que pudiera dar su opinión ahora ó mañana.

El Sr. Alfonso: Como cada uno tiene formada su opinión personal acerca de este asunto, yo creo que lo más sencillo sería someter el asunto á votación puesto que, como dice muy bien mi compañero el Sr. Nicolau, no llegaríamos á ponernos todos de acuerdo. A mí me parece muy bien la opinión del Sr. Terán y otros compañeros piensan como nosotros; pero también hay muchos que sostienen el criterio contrario. De manera que lo mejor es votar.

El Sr. Director general de Obras públicas: Si, como parece, la Junta cree que se debe proceder á la votación, que se pongan en pie los que sean partidarios de la amortización de los peones camineros siguiendo el dictámen de la ponencia.

El Sr. Terán: Si se desea la amortización del peón caminero en el sentido que ha expuesto el Sr. Orbe, para que después el Jefe nombre jornaleros de su elección, entonces me levanto.

El Sr. Orbe: Si ha entendido usted eso es que me he explicado mal, porque entonces no sería más que quitarle á la Dirección el nombramiento de peones camineros de un modo subrepticio.

El Sr. Director general de Obras públicas: Los señores que se pongan en pie votan la ponencia del Sr. Nicolau, ó sea la amortización del peón caminero; y los que permanezcan sentados votan en contra.

Se procede á la votación, cuyo resultado es el siguiente:

Señores que se adhieren á la amortización: Diz, Dicenta, Arregui, Orbe, Spiteri, Toll, Egea, España, Calvet, Benavent, Rodríguez Balbuena, Puig, Sorribas, Sáinz, Ayuso, Fernández Vega, Alvarez de los Corrales, Martínez (D. Enrique), Bores, Ballenilla, Esteve, Perier, Hernández de Tejada, Corsini, Apolinario, Casado, Galán, Orencio Hernández y Nicolau. —Total, 29.

Señores que votan en contra de la amortización: Martínez (don Narciso), Terán, Moyano, Toresano, Nogales, Real, Muñoz, Peral, Pérez de Laborda, Castro, Mateos, Alfonso, Trapote, Olazábal, Rodríguez Bascones, Ruiz y Rojo. —Total, 17.

El Sr. Director general de Obras públicas: El resultado de la votación ha sido el siguiente:

29 votos á favor de la amortización, empleándose los fondos en la forma que aquí se ha indicado, y 17 votos en contra de la amortización.

Así se hará presente al Sr. Ministro.

Un Sr. Ingeniero: Yo creo que si se hubiera planteado el tema de otro modo, si se hubiera dicho amortizar hasta el 30 ó 40 por 100 de peones, se hubiera obtenido otro resultado.

El Sr. Director general de Obras públicas: Vamos á seguir examinando la ponencia del Sr. Nicolau.

Sírvase el Sr. Nicolau dar lectura del artículo á que se concrete ahora la discusión.

(Concluirá.)